



IL CUMULO IN ENBO

Bollettino A. V. M.

Organo Ufficiale dell'Associazione Volovelistica Milanese
"Bruno Ceschina,, dell'Aero Club di Milano



Sede	VIA UGO FOSCOLO n. 3
Sezione Sperimentale Volo a Vela	VIA SAN VITTORE
Laboratorio Gruppi Sportivi	VIA CONSERVATORIO n. 9
Campo di Volo	AEROPORTO BRESSO - CINISELLO

Anno IX° - n.4
1° luglio 1955

IL PRIMATO DI MANTELLI - MORELLI

Il maggiore Mantelli, che detiene la massima parte dei primati italiani, ed il S.Ten. Morelli, hanno superato il 2 giugno scorso il primato nazionale di distanza per biposti, compiendo un volo di 215 Km.

Partiti da Guidonia, hanno atterrato presso Apice in provincia di Benevento. Il record precedente era detenuto fin dal 1952 dallo stesso Mantelli, con Km.189. Siamo veramente lieti di questa prova eccezionale ed inviamo ai primatisti le nostre più vive congratulazioni.

IL PRIMATO DI BRIGLIADORI

Riccardo Brigliadori ha invece superato, al secondo tentativo, il record italiano di distanza con meta prefissata che egli stesso deteneva, partendo da Bresso e raggiungendo l'aeroporto Aeritalia di Torino. Il volo è stato compiuto il 12 giugno, la distanza percorsa è di Km. 135. Il record precedente era di Km.123 ed è stato stabilito in Ispagna, durante i Campionati Mondiali del 1952. A Brigliadori i nostri complimenti per la bellissima prova.

I NOSTRI VOLI

Sta diventando ormai nostra consuetudine sfornare ad ogni mese un certo numero di belle realizzazioni; oltre al record di Brigliadori il mese di giugno ci ha permesso di collezionare :

- tre prove di durata per il " C d'argento ";
- due prove di distanza, come sopra;
- una prova di guadagno quota, sempre per l'insegna d'argento;
- tre altri voli di distanza, di cui un tentativo d'insegna e 2 di record;
- due prove pratiche di brevetto "C".

Queste prestazioni sono state offerte da :

- Cesare Rasini	durata	19.6.55	(Pinocchio)
- Riccardo Brigliadori	distanza km.80	26.6.55	{ Spillo } Bresso-S Damiano
- Leonardo Brigliadori	" " 40	"	{ Asiago } Bresso - Dalmine
- Riccardo Brigliadori	" " 160	29.6.55	{ Spillo } Bresso - Rubiera
- Walter Vergani	" " 84	"	{ Canguro } Bresso - Ghedi
- Leonardo Brigliadori	" " 55	"	{ Asiago } Bresso - Cologne
- Adolfo Soldini	durata	"	(Pinocchio)
- Luigi Bianchi	"	"	(Canguro)
- Emilio Pastorelli	quota	"	"

mentre i nuovi "C" sono :

- Enzo Fumagalli 18.6.55
- Ottavio Brembati 29.6.55.

ABILITAZIONI E PASSAGGI D'APPARECCHIO :

Pinocchio I-FIFA : Soldini (10.6.) Bianchi (25.6) Gonalba E. (25.6)

CAT 20 I-CATT : Bianchi (5.6.)

Vizzola : Brigliadori L. (11.6.) Bianchi (18.6)

IL VIZZOLA DI VENEGONO

Abbiamo avuto ospiti i nostri colleghi di Venegono, che hanno portato a Bresso il loro VIZZOLA I-RENI. Due di essi, PASTORI e DELL'ACQUA, hanno potuto superare nell'occasione, la prova del guadagno quota dei mille metri. Alcuni dei nostri soci hanno invece approfittato di questa contingenza per effettuare il passaggio su questa macchina.

Questa visita, i due risultati e questi scambi di servizi, improntati a schietto cameratismo, ci hanno fatto molto piacere.

UN ALTRO "C" D'ARGENTO".

Leonardo Brigliadori, ripetendo la prova di Cattaneo, si è laureato " C d'argento " su Asiago con volo di distanza di 55 km. del 29 giugno. Partito da Bresso, è atterrato felicemente a Cologne, presso Palazzolo sull'Oglio, diventando così il tredicesimo pilota italiano insignito di questo fregio, e senz'altro il più giovane. E' notevole quanto Cattaneo e Leonardo sono riusciti a fare con un aliante di quel tipo; è da notare che tre giorni prima, Leonardo Brigliadori aveva mancato di superare per poco la prova di distanza, compiendo sempre con lo stesso apparecchio, la distanza di 40 km. ed atterrando presso Dalmine. Ci complimentiamo sinceramente con questo nuovo " C d'argento " e gli facciamo i nostri migliori auguri per la sua attività volovelistica.

SITUAZIONE ITALIANA INSEGNE D'ORO E D'ARGENTO

Riteniamo interessante riportare la situazione delle insegne internazionali esistenti in Italia, nonché delle relative prove parziali.

A tutto il 30 giugno 1955, abbiamo :

C d'oro	: Riccardo Brigliadori Adriano Mantelli;
prove parziali	: Guidantonio Ferrari, quota.
C d'argento	: Adriano Mantelli, Massimo Guerrini, Riccardo Brigliadori, Edgardo Ciani, Attilio Pronzati, Luciano Braghini, Guido Ferrari, Nello Valzania Virginio Rivolta, Amleto Zanetti, Umberto Lantica.
	<u>Da omologare</u> : Mario Cattaneo, Leonardo Brigliadori.
prove parziali	: durata e quota : Fanoli, Pastorelli, Addario, Ricotti, Tomasina, Bergagna, Baldi, Soldini, Rasini, Bianchi.
	quota e distanza Vergani.
	durata : Longaretti, Bovolenta.
	quota : Noto, Magani, Sabaini, Macchi, Biasci B. Giacomini, Lamura, Gonalba E.

Dall'esame di questi dati notiamo che la maggioranza di prove di insegna è stata superata da piloti dell'A.V.M.

CAMPEGGI

Il Consiglio Direttivo ha intenzione di organizzare una Settimana Aviovelica ad esclusivo beneficio interno, come già si è fatto negli anni scorsi. Questo campeggio si terrà probabilmente alla fine del corrente mese di luglio e di esso verrà data tempestiva comunicazione. E' anche allo studio un secondo campeggio d'una settimana da tenersi dal 6 al 15 agosto. Anche di quest'ultimo verrà data tempestiva comunicazione. Per ogni chiarimento rivolgersi in Segreteria.

IL NUOVO CANGURO I-AVMD

Il tanto atteso canguro che da tempo è in costruzione presso la nostra S.S.V.V., è finalmente entrato in linea. E' tutto nostro e con esso possiamo anche fare voli di distanza.

E' una macchina superba, che Gonalda ha costruito a regola d'arte. I nuovissimi diruttori progettati da Ciani, sono veramente portentosi e di efficacia superiori ai già ottimi diruttori dei normali Canguri. Anche la efficienza sembra abbia avuto un incremento per la maggior pulitezza di linea e per il muso aerodinamicamente più avviato. La visibilità è ottima per effetto della nuova cappottina in cui sono stati eliminati i montantini di sostegno del plexiglas.

IL CORSO ESTIVO

Il corso estivo, primo esperimento tentato quest'anno, ha avuto

termine e gli esami si sono tenuti il 20 giugno scorso. Tutti i candidati hanno superato soddisfacentemente le prove. Pertanto sono stati ammessi al corso pratico i signori :

Artom; Bigatti, Bissoli, Blondet, Castiglioni, Cavenaghi, Di Robillant, Guarnieri, Ventola e Vergani C.

BAROGRAFI

Si comunica che l'incaricato dei barografi è Emilio Gonalba, che è a disposizione per ogni questione ad essi relativa.

IL NUOVO BIPOSTO

Questa nuova macchina progettata da Ciani, ha già destato l'interesse di diverse persone. Si sta formando un gruppo di soci che hanno come obiettivo la messa in costruzione di questo aliante utilitario, da affidarsi alla SSVV. E' senza dubbio un esperimento interessante, che potrebbe dotare il volo a vela italiano, di un aliante alla portata dei piccoli gruppi. I contratti di commissione e gestione, sono ancora allo studio. Date le facilitazioni che verranno riservate al gruppo finanziatore e le garanzie fornite, riteniamo che la cosa possa interessare ogni socio pilota.

COLLABORAZIONE DEI SOCI :

La storia di cinque ore proibite

29 maggio 1955.

" Ore 11,40 -- Decollo a tiro del Briglia e del Piperino e vedo che quello si impenna, si butta di lato e stringe malizioso quasi a provare il polso del nuovo cavaliere, e così, giocondi in tondo si sale nel mattino assolato e ventoso.

Ti piacerebbe scrollarmi di dosso ! Ma io non ti mollo, figurarsi, tentar le cinque ore e dopo cinque minuti esser di nuovo a terra ! Sali, sali cavallino, chè sei in giornata di vena : 2-3 metri al secondo, cinque! e costanti ! Sgancio. 290 metri. Il Canguro sfreccia vibrando in ascendenza: vedo il cavallino che m'ha rimorchiato, muso a terra, coda ritta affondare trionfante. Mi sento maledettamente basso, a metà della pista principale, proprio in mezzo al campo, anche se l'aere sembra propizio e mi chiama verso il cielo. Vedo che mi sposto verso il lato ovest; forse è meglio tornare sulla verticale dello sgancio: ma no ! non vedi che il vento tira, e tira forte proprio in questa direzione ? Se mai, vai dalla parte opposta! Ma per il momento tira ancora qui, e decido di lasciarmi portare. L'Asiago sotto di me, spirala sicuro !

Mi sento rinfrancato, e fin che sta su lui, sto su certamente anch'io. Ho guadagnato una quota decente ed allargo pigramente la spirale. Ecco l'Asiago mi pianta in asso, rientra. Io sono a zero con mille metri di quota. E adesso che faccio ? Decido di andarmene col vento, confortato dal fatto che mi mantengo a zero. Vedo del fumo, lontano a terra sulla sinistra, che si sposta in direzione perpendicolare alla mia. Decido che nel punto in cui la mia direzione incrocia quella del fumo, ci debba esser termica.

Se non c'è: " Ciccio mio sei un brocco " - C'è !! forse non sono un brocco o forse sono fortunato, le quali considerazioni entrambe mi fanno comunque piacere. Mi trovo in fondo a viale Certosa e guadagno ancora, poi pian piano si smorza. Punto su S. Siro; la zona è coperta da cumuli in formazione; da qualche parte dovrò pur trovare ! Discendenza, e viaggio sui 120 km/h : San Siro. Allargo sulla Fiera : zero, mezzo a salire, indugio, cerco : due e mezzo; rampata ! Mi allontanano verso il Sud, nel sereno e penso che un giorno, dovendo fare distanza, bisognerà pur trovare il coraggio di buttarsi, e mi sento a disagio. Torno a tutta birra verso la città, ansioso di trovarmi ancora al sicuro in termica. Un pò di ricerca, eccola in Piazza del Duomo. Ho agio di rimirarmi il panorama, di giocare a rimpiattino con le nuvole, attento a non farmi beccare. Sono sui duemila metri, finchè accuso la prima stanchezza, è appena scaduta la terza ora. Sento i piedi irrigiditi sulla pedaliera, li stacco e sento il timone sbattere : niente da fare. Comincio a rendermi conto che la giornata è turbolenta, che ho voglia di scendere e di rilassarmi che l'orologio sembra guasto e mi sorprende a scrutare la lancetta dei contasecondi per vedere se gira, ma mi allarmo appena mi accorgo che i cumuli si stanno sfacendo; penso con stizza che non gliela farò. Sigaretta ! Diversione : Idroscalo, Linate, oltre..... niente ! Torniamo indietro. Sulla Falk, la santa Falk altro Canguro in veleggiamento. Aggancio, salita, respiro, la stanchezza sembra passata. Io mi mantengo verso la città e faccio quota: noto una strada di cumuli verso Monza. Andiamo a vedere. Lungo traversone verso destra, sempre dritto, sono sotto uno, due, tre cumuli.... niente ! Deviazione a sinistra: vibrar di ali, due e mezzo, tre, cinque, sei a salire, sono sotto, sfuggo, rientro, fuori ancora.

Adesso un bel rientro strumentale. Evidentemente mi sento un asso: 220 gradi dovrebbero essere giusti. (aggattivi fioriti): se riuscissi a leggere qualcosa su quella bussola ! sberla a destra ! piede e barra a destra piano piano, pallina al centro, 75 ora, ascendenza, non c'è male, insisto. Per un pò va bene: punta a novanta, stabilizzo a ottanta: pallina sempre al centro. 100, 120 non riesco a ridurre 140, 160 km/h; penso che tra poco sarò in looping. Tiro sempre più, non c'è verso, anemometro a 160, forse non può segnare di più. L'aliante fischia come una palla da schioppo. Diruttori ! Noo ! Chissà che sconquasso. Il miglior partito mi sembra quello di starmene fermo. Variometro meno due, dovrò pur uscire ! Ma non si esce. Come Dio vuole, visione fuggente, i campi lontanissimi illuminati dal sole. Ancora nube ! 5 o 6 dentro fuori. Sono a coltello in spirale acrobatica. I comandi sono durissimi, raddrizzo senza tirare per non infilarmi un'altra volta; tiro piano piano; 160 inchiodati ! Sta a vedere che sono senza coda ! Se non si schiodano, mi butto ! 120 respiro ! 60 ! doppio respiro 8800 piedi = 2650 metri ed altrettanti respiri.

E qui, signori, comincia la vera storia proibita con uno strano colloquio fra me ed il mio stomaco. Giudichi chi vuole e come vuole, questa è la storia: stomaco : ahi ! Io: che c'è ? stomaco : ahi!! Io: stupido ! sta buono, devi stare buono, ti prego: sta buono. Sigaretta, sosta. Io: adesso rientro. Stomaco spaventatissimo: che ? sei pazzo ? Guarda : lampeggia. Io: dicevo che adesso facciamo un bel giro in tondo. Stomaco: categorico : un giro di lì, c'è fortissima discendenza, 60 km. per rientrare, non ce la fai! io: ma come fai a sapere queste cose. Stomaco: le sento e le so. Io (aggettivi fioriti) quindi a denti stretti: Ti sento. poi seccato: adesso ci abbassiamo un bel po' e ci passiamo sotto.

Vedrai che stanno su anche i sassi. Stomaco sarcastico : i sassi galleggiano, gli alianti piუმeggiano, a te spunta un'aluccia bianca ed una rosa, lo sguardo ceruleo gli alianti protegge con targhetta: " Al caro amico e compagno.... ecc. ecc. "

Un minuto dopo: anemometro 120, variometro meno tre, paletta al centro, pallina idem; rotta : estremità sinistra del Lago Maggiore. 2,3,4,5,6 minuti dopo, idem. 7; aggettivi vari. Ottavo minuto : 120 meno mezzo, impennata, rovesciamento, spirale semi acrobatica, stomaco che strilla, variometro stabilizzato a + 1. Sotto, credo Saronno, sopra cumuletto chiaro; ho ancora i miei duemila e cinquecento metri abbondanti. Vento forte da sinistra. Correggo la rotta a sinistra, traversone lungo su Gallarate. Trovo ancora. Non v'è fretta, devo durare, e non ricordo l'ora di partenza. Sono su Vergiate con 5.000 piedi ed un Piper giallo vien su a vedere un paio di volte: è il Fanoli. Potrei andarmene su verso Ovest e sarebbe il " C d'argento " assicurato. Ma penso che non ho mai fatto atterraggi fuori campo, ed ora non sono nelle migliori condizioni fisiche e psichiche per tentarlo. Niente fesserie : atterro; sono le diaciassette e venti. Forse qualcuno potrà pensare che questa sia una storia vigliacca. Auguro a costui di non trovarsi mai nelle condizioni di cambiar parere.

MAURO BALDI.

~~~~~  
Milano, Ghedi, 29 giugno 1955

Mercoledì; giorno festivo, era già stato da me destinato al terzo tentativo delle cinque ore, condizioni permettendo. La giornata era calda, calma e serena alle nove del mattino. Il giorno prima era piovuto, quindi v'era umidità che verso le 11 avrebbe potuto originare qualche piccolo cumulo e facilitarmi la prova.

Pensavo al Pinocchio, agile, morbido e comodo di seggiolino, con la pedaliera regolabile in volo; ma giunto sul campo, Soldini giunto prima di me è già in nota per un volo di qualche ora. Mi danno l'AVMD per il volo di prova, senza limitazione di tempo : è il nostro nuovissimo Canguro che tanto abbiamo atteso e lo debbo ancora vedere, anche se è già a Bresso da qualche giorno. Nonostante sia per me una grossa novità, salgo un pò riluttante, sempre pensando alle cinque ore e già sapendo che l'apparecchio è un poco duro di comandi. Infine è pur sempre una macchina completamente sconosciuta: penso che ci starò molto anche perchè alcuni alianti partiti prima di me, sembrano veleggiare con discreta fatica.

Decollo tuttavia alle 10.43 dietro lo Stinson, sperimentando anche il cavo di nailon. Il traino è effettivamente facile, ma il trainatore non spirala più in termica, come ero abituato a vedere; mi porto perciò leggermente più alto e sgancio a 650 metri. Per quindici minuti spiralo allo zero, sondando cautamente l'atmosfera, attento a non perdere quota. Il cielo è sempre terso, gli altri alianti sono sempre alla stessa altezza. Riesco a trovare una buona termichetta che mi porta a 1200 metri, mentre intorno

si cominciamo a formare dei piccoli cumuli. Per un'altra mezz'ora rimango a quota costante, poi tento saggiare queste nuove formazioni senza peraltro trovare gran che. Le nuove correnti non mi permettono nemmeno il ricupero della quota persa nei traversoni e quindi dopo un'ora e venti dallo sgancio, mi ritrovo a 600 metri. Intanto si approssima mezzogiorno: le condizioni migliorano sempre più ed il veleggiare diviene più facile. Poco dopo le 12 il cielo si riempie di discrete nubi cumuliformi e le condizioni sono ottime.

Trovo una forte ascendenza sulla Falck, che in pochissimi minuti mi fa recuperare 400 metri e che ha per cappello un bel cumulo. Spiralandolo in ascendenza, ne raggiungo la base a 1100 metri e vi entro. Riesco a tenere un buon assetto di volo anche senza indicatore di virata, che è elettrico e non so far funzionare. Al suo posto osservo la direzione e la velocità di rotazione della bussola e con l'indicatore di velocità posso rendermi conto del tipo di spirale che descrivo. Raggiungo così l'altezza di 1600 mt., quando l'apparecchio sfugge al mio controllo: con le ali a coltello, esco dal fianco a 140 km/h. perdendo oltre 400 metri. Il cielo è ormai denso di cumuli, passo altro tempo cercando di saggiarli per togliermi da quella zona già battuta anche da altri aliati.

Ritrovo un altro cumulo, raggiungo la base a 1100 metri, vi entro, risalgo a 1600 metri: va già meglio, riesco a capire che gli incrementi di velocità sono dovuti all'eccessiva inclinazione dell'ala e riesco a neutralizzarli dando cloche contraria e manovrando di piede contrario. Decido di uscire dalla nube per godermi lo spettacolo: vado un po' a zonzo, mi riposo qualche minuto, poi riprendo la stessa ascendenza. Rientro nel cumulo: la mancanza di forti turbolenze, mi consentono di sfruttarlo sino a 2400 metri. Sono soddisfatto di queste esperienze e decido di uscirne per rifo-cillarmi e distendermi: sono in volo da due ore e quindici minuti. Fuori dalla nube, mi trovo su Monza, tutti i cumuletti sotto di me, in piacevolissima aria calda. Data la quota che imprevedibilmente ho fatto, penso alla distanza come primo esperimento. Faccio dei conti: posso spendere 2.000 metri di quota e sono al di sopra dello strato d'inversione. Non dovrei quindi trovare, almeno per un certo tempo, né ascendenze, né soprattutto discendenze. Ho quindi 40 km. di pura planata assicurata, mentre Orio dovrebbe distare da Monza circa 45 km.; posso quindi tentare in condizioni di ragionevole sicurezza, di raggiungere questo aeroporto spingendomi eventualmente qualche Km. oltre per superare il minimo di distanza richiesta per l'insegna d'argento. Seguo pertanto l'autostrada, bussola 120°, velocità 70 km.

Il volo mi offre uno spettacolo incomparabile: nella giornata scintillante, lembi di terra abitata si intravedono fra le piccole bianche nuvole, mentre davanti a me lo spazio si distende infinito. Dopo quindici minuti, raggiungo Dalmine con 1200 metri di quota. Sono vicino ad un grosso cumulo spostato a nord, che presenta un forte sviluppo verticale. Lo raggiungo, riesco ad agganciare subito la termica sotto la sua base. Spiralandolo vi entro, lo sento piuttosto turbolento, come mi aspettavo; guadagno in esso trecento metri. Poi, la turbolenza mi attenua il senso della posizione; con l'antennare di virate a destra ed a sinistra, perdo

del tutto la cognizione dell'assetto e la velocità comincia a salire, nonostante i tentativi per contenerla. Penso al volo del Baldi : sarò a coltello, in spirale strettissima, ma le manovre per ripristinare il normale assetto, non danno risultati. Aspetto di uscire da qualche parte, precipitando, completamente al buio di quanto stia succedendo e mi limito a cercare di moderare la velocità. L'indicatore invece segna 140, poi fondo scala, risale dalla parte opposta, venti, quaranta, cinquanta. Il variometro indica otto metri a scendere, l'altimetro regredisce velocemente e non sono ancora uscito. Sono fortemente preoccupato dalla velocità e dall'idea di ritrovarmi, se tutto andasse bene, con scarsa quota ed alle prese con un atterraggio improvviso.

Come Dio ha voluto, dopo aver perso centinaia di metri di quota, esco dalla nube dal di sotto, in picchiata, la terra addirittura sopra la testa. Manovro cautamente e riesco a riprendere la linea di volo. Sono a metri 800 : saluto il cumulo inospitale e mi dirigo verso un'altra nube meno compatta ed a base più larga. Riprendo a spiralarne ampiamente, ritrovo la " tendina " a 1200 metri, entro in cumulo con molta cautela. Coi nervi tesi alla massima attenzione, mantengo la spirale sino a 2400 metri con sufficiente facilità. Raggiunta finalmente questa quota, decido di non arrischiare una fine come la precedente ed esco con la bussola a 120° Est. Sotto di me, piccolissimo, Orio al Serio, che supero tranquillamente, rinfrancato anche dalla continua strada di cumuli che sorvolo. Rifaccio i calcoli per Ghedi, facendo affidamento anche su qualche ascendenza: correggo la rotta e piano per venti minuti.

Passato il Monte Orfano, lasciato alla mia sinistra il lembo del lago d'Iseo, mi appare attraverso la foschia l'aeroporto; a sinistra, Brescia, entrambi ancora un poco lontani per la mia quota.

Sono in volo da tre ore e mezza, penso di superare anche le cinque ore che già avevo dimenticato. Sfrutto qualche cumuletto di scarsa potenza, veleggiando ancora per qualche mezza ora ed approfittandone per avvicinarmi all'aeroporto. Perdo tuttavia quota, anche se con discreta lentezza e per completare la durata, dovrei puntare su Brescia, ove un bel cumulo potrebbe permettermi un comodo veleggiamento. Sono però stanco e basso : vi arriverei forse con poche centinaia di metri, salvo discese, e se non riuscissi ad agganciare subito, mi troverei ad arrischiare la macchina senza poter nemmeno scegliere con calma il campo per un atterraggio di fortuna. Decido di tentare il possibile su Ghedi, ma dopo quattro ore di volo, sono costretto all'atterraggio, che riesce felicemente.

WALTER VERGANI.

---

La responsabilità di quanto scritto e non firmato, è esclusivamente di  
WALTER VERGANI, Milano, Piazza Cavour 5 - telefoni : 664.823 - 635.306.